

**M. AHMAD GHOURAB :**

1945

You're welcome.

**LA PRÉSIDENTE :**

1950

And we will take that into consideration. Alors, nous allons maintenant avoir avec nous monsieur Brian Fahey. Est-ce que monsieur Fahey est avec nous? Oui. Bonsoir.

**M. BRIAN FAHEY :**

1955

Alors, bonsoir. Madame la présidente, Monsieur et Madame les Commissaires. Je suis ici ce soir à titre d'urbaniste expert qui a été mandaté par Proment de faire une expertise au niveau du PPU qui est proposé par la Ville de Montréal. Simplement pour vous dire que, personnellement, j'ai plus de trente ans d'expérience, dont les... plus des vingt dernières années spécialisé dans la planification de projet immobilier. Donc, on a vraiment développé une expertise en tout ce qui concerne la planification de projets immobiliers.

1960

Présentement, nous sommes impliqués dans la planification de plus d'une quinzaine de tours que dans le centre-ville de Montréal et on planifie également cinq TOD, cinq projets immobiliers rattachés aux futures gares du REM, de Brossard jusqu'à Pointe-Claire.

1965

Donc, l'expertise que je vous présente ce soir vise vraiment la partie nord de la partie Pointe-Nord, dans le fond, du projet de PPU, donc au nord du pont Champlain. Et, pour être encore plus clair, je ne travaille pas à la planification du projet, j'amène simplement une expertise sur le projet de PPU.

1970

Il est évident que dans la venue du nouveau pont, Samuel-De Champlain, l'implantation d'une future gare de REM présente son lot d'opportunités pour revoir, repenser la planification de l'aménagement du territoire pour le secteur de l'Île-des-Sœurs. Ce que je vous montre, ce soir,

c'est vraiment, donc, côté nord de l'emprise du pont Samuel-De Champlain et c'est un territoire qui est à 75 % déjà développé.

1975

Cette partie-là de l'Île-des-Sœurs a été l'objet d'une planification qui est en place depuis les dix dernières années, qui sont... et le tout a été adopté par le Conseil municipal de l'arrondissement de Verdun, dans le guide d'aménagement de la pointe nord qui est en date de 2010. Donc, ça veut dire que depuis 2010, il y a des principes directeurs qui guident tout l'aménagement et le développement de la pointe nord de l'Île-des-Sœurs.

1980

Bien qu'à cette époque-là, on n'avait pas de gare du REM, vous allez voir, dans ma présentation, que les principes qui avaient été mis en place déjà depuis 2010 sont des principes directeurs qu'on retrouve aujourd'hui dans toute la planification de projets TOD, donc Transit Oriented Development, alors ça va faire partie de ma présentation.

1985

Donc, les documents dont on parle, c'est le Guide d'aménagement de la pointe Nord de 2010 auquel je vais me référer tout au long de ma présentation et le projet PPU de la partie nord de l'Île-des-Sœurs.

1990

Je pense que, pour être capable d'avoir une juste compréhension, une comparaison des objectifs qui étaient inclus au Guide d'aménagement de la Pointe-Nord en date de 2010 et, si on les compare aux objectifs qui sont inclus dans le projet de PPU pour la partie nord de l'Île-des-Sœurs, on peut voir qu'il y a beaucoup, sinon une quasi-similarité de ces objectifs-là. On parle de maximiser les vues sur le fleuve, de favoriser l'expérience piétonne, d'établir un milieu de vie qui va être vibrant, un réseau vert multifonctionnel. Donc, on peut voir que beaucoup de similarités, dans des mots différents, mais qu'on vise finalement les mêmes objectifs et, ça, on était il y a de cela déjà dix ans.

1995

2000

Je pense que ça mérite également d'être noté, que le quartier de la pointe Nord a été développé, conçu, selon des principes de développement durable.

2005            Encore là, lorsqu'on parle de planification de TOD, d'avoir des principes directeurs qui tendent vers un développement durable, je pense que ça a le mérite d'être souligné. Ici, je pense que le fait que le projet ait reçu la certification de LEED ND, neighbourhood development, vient confirmer que, finalement, non seulement ce sont des principes qui ont dicté la planification de ce projet-là, mais ce sont des principes qui ont été mis en place.

2010            On parle de plusieurs édifices avec des toits verts ou des membranes blanches, une récupération des eaux de pluie au niveau de l'irrigation, la très grande majorité des stationnements sont à l'intérieur des bâtiments, un cadre bâti qui borde les rues publiques avec une échelle humaine, donc, c'est-à-dire qu'on a un cadre bâti beaucoup plus bas en bordure des rues publiques avec des tours en arrière-plan.

2015            Toute la question des déplacements actifs. Alors, donc, que ce soit corridors piétons ou pistes cyclables, ont été mis en place. Évidemment, lorsqu'on parle d'irrigation puis de développement durable, on cherche à voir des espèces végétales indigènes qui vont nécessiter beaucoup moins d'eau et, bien qu'on retrouve une zone commerciale au sud du pont Champlain, il y a quand même une zone commerciale pour du commerce de proximité qui a été intégré à  
2020 même la planification du projet.

2025            Parmi les principes directeurs qu'on avait en 2010, on parle des percées visuelles qui permettent d'avoir un lien visuel très fort tant avec le fleuve qu'avec le centre-ville et le Mont-Royal.

En fait, cette percée visuelle là, tout comme la ceinture verte qui couronne toute la... si je prends la souris, ici, là, toute... une ceinture verte qui couronne toute la partie nord de ce développement-là, ce sont vraiment des éléments qui font partie de l'ADN de l'Île-des-Sœurs.

2030            Partout, sur l'Île-des-Sœurs, la question des percées visuelles, la relation avec le fleuve, la question des corridors verts sont des éléments puissants qui ont été mis en place, puis qu'on retrouve partout. Donc, ces percées visuelles là, ces corridors... cette ceinture verte là, c'est déjà

des éléments qu'on retrouvait dans la réglementation il y a de cela dix ans, à travers le Guide d'aménagement.

2035           Toute la question du cadre bâti dont je parlais il y a deux minutes, où on a vraiment fait une hiérarchisation du cadre bâti, c'est-à-dire... on avait des blocs urbains plus à l'intérieur de la partie nord, à l'intérieur du territoire et on avait des blocs riverains, c'est-à-dire un cadre bâti qui bordait, finalement, les rives du fleuve.

2040           Donc, deux, des typologies, des volumétries, des empreintes au sol totalement différentes dans les deux cas, mais ce qu'on retrouvait dans les blocs riverains, on retrouvait des tours, en hauteur, avec une faible empreinte au sol pour être capable d'avoir des espaces verts, pour être capable d'avoir des percées visuelles, pour être capable d'avoir des corridors piétons et des pistes cyclables. Donc, ces éléments-là sont en place et ont été respectés depuis... de par le  
2045 développement qui a été mis en place depuis 2010.

              Si on se projette avec les mêmes principes directeurs, qui étaient inclus au Guide d'aménagement de 2010, et qu'on vient compléter le dernier segment de ce territoire-là qui reste à être développé, l'illustration qui est à l'écran montre très bien comment on peut, toujours dans le  
2050 même respect du Guide d'aménagement de 2010, avoir encore une fois des tours qui vont être en bordure du fleuve et un bloc urbain en bordure de rue avec une typologie beaucoup plus à l'échelle piétonne que les tours qu'on va retrouver en bordure du fleuve.

              Si on le regarde dans un modèle 3D, donc, cette mise en place là du cadre bâti pour venir  
2055 compléter le projet qui est planifié depuis les dix dernières années, ça nous permet d'implanter des tours à la même hauteur qu'on retrouve déjà sur les tours voisines, finalement. Donc, on retrouve des tours de 32 et de 39 étages qui sont à l'image des tours qu'on a juste voisines de ce secteur-là puisque la tour qui est à l'extrémité nord a également 39 étages.

              Donc, ce qu'on vient faire, c'est qu'on vient avec une morphologie, on part d'une tour de  
2060 39 étages, on descend à 30 étages et on remonte à 39 étages. Donc, d'un point de vue morphologie du cadre bâti, on a une symétrie des tours qui sont présentes là et, comme on peut

voir, les espaces ouverts au sol sont très généreux et nous permettent d'avoir une relation directe tant avec la ceinture verte qui borde la pointe Nord qu'avec le fleuve à la périphérie de ces tours-là.

2065

Ce qui est assez étrange, c'est que le projet de PPU vient à l'encontre de ces mêmes principes directeurs là. Je m'explique. On parlait de percées visuelles. On parlait d'espaces verts, d'une faible empreinte au sol.

2070

On parle, normalement, dans une planification d'une aire TOD, à venir maximiser les densités à proximité de la gare. Dans le projet de PPU, ce qu'on nous propose, c'est une réduction de la hauteur des tours. Donc, plutôt que d'avoir des tours qui vont nous permettre d'aller jusqu'à 39 étages, on nous propose une hauteur maximum de 25 étages.

2075

Au lieu d'avoir... et la conséquence également, de la proposition du PPU, c'est d'augmenter la densité. Donc, on passe d'une densité qui permet d'aller jusqu'à une densité de six, un COS, un coefficient d'occupation au sol qui permet d'aller jusqu'à six et, nécessairement, la perte des unités qu'on va avoir avec la réduction des hauteurs, on va la retrouver où, cette récupération des unités là? On va la retrouver sur des bâtiments qui vont être au sol, finalement.

2080

Donc, on va venir sacrifier des espaces verts au sol qui sont dégagés par des tours en hauteur et on va venir remplacer ça par un cadre bâti qui va venir empiéter dans ces espaces verts là.

2085

On nous parle... le projet PPU mentionne l'intention d'avoir un bâtiment phare, un bâtiment iconique, à l'entrée de l'Île-des-Sœurs. Je ne crois pas, sincèrement, qu'en réduisant la hauteur de ces tours-là, qu'on va être capable d'avoir un élément fort à l'entrée de l'Île-des-Sœurs si on vient abaisser la hauteur des tours.

2090

De façon plus concrète, vous avez, dans l'image de gauche, un plan référence qui est dans le projet de PPU. Donc, on vient implanter des tours, un cadre bâti très rapproché du pont Samuel-De Champlain avec une tour de 25 étages, donc 78 mètres, et, comme on peut le voir là,

on vient maximiser la façade des bâtiments en face d'une source de bruit qui est le pont Samuel-De Champlain.

2095 Plutôt que venir s'en éloigner, on vient se rapprocher, puis on vient augmenter les surfaces habitables face à la source de bruit. L'image de droite, ce qu'elle montre, c'est... de par la perte de nombre d'unités qu'on pourrait avoir avec des hauteurs qui respectent le Guide de 2010, mais pour récupérer ces hauteurs-là, on va venir donc maximiser les bâtiments qui vont être encore plus rapprochés du pont Samuel-De Champlain et, donc, l'image de droite vous présente un cadre bâti qui a un COS d'environ 6 et, comme on peut le voir, on vient amputer les espaces  
2100 ouverts au sol, on vient amputer des espaces verts et on vient augmenter la surface habitable face à la source de bruit que représente le pont Samuel-De Champlain.

2105 Donc, à mon point de vue, on est en contradiction avec des principes directeurs qui devraient guider des aires TOD, qui devraient favoriser la mobilité active à proximité, en lien avec la future gare, avec des dégagements au sol, avec des hauteurs et ce qu'on nous propose dans le projet PPU va à l'encontre de ces principes-là, mais va à l'encontre de ce qui a été mis en place depuis les dix dernières années.

2110 Et, sincèrement, il faut se poser la question : Pourquoi venir remplacer le Guide qui est en place par une nouvelle réglementation qui irait à l'encontre complètement de ce qui s'est construit dans cette partie-là de l'Île-des-Sœurs depuis les dix dernières années? Un développement qui a été l'objet de plusieurs reconnaissances au niveau immobilier, au niveau architectural, comme je l'ai dit, qui a eu la certification de LEED ND qui est très rare, des projets, d'avoir des certifications de LEED ND.

2115  
2120 Donc, pour nous, si la Ville veut aller de l'avant avec un projet de PPU, parfait. Je pense que les enjeux de la gare peuvent motiver la Ville à mettre en place un nouveau PPU, mais il y a lieu de se questionner sur les principes directeurs, sur la réglementation qui va découler de ce PPU-là et qui irait à l'encontre de tout ce qui a été construit jusqu'à date sur cette partie-là de l'Île-des-Sœurs.

Vous avez mon mémoire, je m'arrête là. Je suis disponible à vos questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

2125

Je vous remercie beaucoup. C'est très clair et je crois que, tranquillement, on devient spécialistes de la Pointe-Nord. Alors, moi, je n'ai pas de questions : c'était bien clair.

**M. GAÉTAN LEBEAU, commissaire :**

2130

Très complet, merci.

**Mme MARIE-CLAUDE MASSICOTTE, commissaire :**

2135

Très complet, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2140

Merci beaucoup.

**M. BRIAN FAHEY :**

Merci. Bonne soirée.

2145

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, avant de terminer la soirée, je demanderais à la Ville si vous avez des rectifications. Juste de fait, hein.

2150